

sel. Under udvalgsarbejdet vil Dansk Folkeparti opfordre til, at danske eller udenlandske jurister udtaler sig om, hvilket varsel der kan anses for passende, eksempelvis 1 eller 2 år.

Heldigvis anmoder mange udenlandske skibe om dansk lodsbestand, men langt fra alle. Og heldigvis er den største del af skibspassagerne med mindre skibe, der på grund af deres størrelse og dybgang ikke frembyder nogen større risiko. Men med den stærkt stigende trafik, den stærke forøgelse af russisk eksport af råolie og den almindeligt stigende trafik af store skibe er det helt uforvarsligt at se bort fra, at de danske farvande kan blive skueplads for miljøkatastrofer.

Derfor er Danmark nødt til at tage ansvar for situationen og gennemføre de regler, situationen kræver.

Krav om lovpligtig ansvarsforsikring

Det vil formentlig blive indvendt, at Danmark ikke kan gå enegang med krav om lovpligtige ansvarsforsikringer, at det vil stride mod traktaten fra 1857. Heroverfor må anføres, at den særlige risiko, de danske farvande og skibstrafikken heri frembyder, taler for, at Danmark netop går i spidsen som foregangsland på dette felt. På længere sigt vil det være naturligt, at Danmark arbejder for, at der i IMO indføres forsikringsregler, der implementerer princippet om, at forureneren betaler, og indfører et revideret erstatningsregime, der tilskynder til sikker sejlads.

Krav om alkoholpromillegrænse

Økonomi- og erhvervsministeren har tidligere argumenteret imod at indføre promillegrænser. Se herom under punkt 4.

Opsigelse af Traktat ang. Afløsningen af Sund- og Beltolden

Der henvises til bemærkningerne ovenfor vedrørende de danske retsregler og folkeretten.

Bemærkninger til forslagets enkelte dele

Beslutningsforslaget indeholder 4 forskellige initiativer, der både hver for sig og tilsammen vil kunne få en meget gunstig udvikling på transportsikkerheden til søs og på miljø sikkerheden i de danske farvande.

1. Forbud mod visse transportør i enkeltskrogede tankskibe

Efter forslaget forbydes det i de indre danske farvande at benytte enkeltskrogede tankskibe til at udføre nærmere angivne farlige transportør af olie, kemikalier og radioaktivt materiale.

Et enkeltskroget skib er bygget med en skibsplade, der på denne måde holder lasten adskilt fra vandet. Enkeltskrogede skibe har i mange tilfælde dobbelt bund, hvilket beskytter ved grundstødninger. Ved dobbelt bund forstås, at skibet har to skibsplader i bunden med ca. 1-2 meters adskillelse. Dobbeltbunden er inddelt i sektioner, hvoraf flere af sektionerne benyttes til brændselolie. Ved enkelt bund forstås, at skibet kun har én skibsplade i bunden af lastsektionen. Under maskinrummet vil der normalt være dobbelt bund af hensyn til brændstofolien.

Ved et dobbeltskroget skib forstås, at skibet har to skrog. Mellem lasten og vandet vil der således være to plader adskilt af et lufttrum på ca. 1-2 m. Disse skibsplader er af mindre tykkelse end ved enkeltskrogede skibe, da der nu er to skibsplader. Den samlede styrke bliver totalt set større end ved enkeltskrogede skibe. Når skibet er dobbeltskroget, vil det altid have dobbelt bund.

Tankskibe benyttes i alle ovennævnte kategorier. I dag anløber dog kun dobbeltskrogede skibe danske havne. Anderledes stiller det sig med gennemsejling af danske farvande, hvor samtlige nævnte kategorier forekommer.

En række interesseorganisationer har udtalt sig positivt om at indskrænke anvendelsen af enkeltskrogede tankskibe i danske farvande. Danmarks Rederiforening har således stillet forslag om, at tunge olieprodukter udelukkende skal transporteres i tankskibe med dobbeltskrog, medens Dansk Ornitologisk Forening finder, at alle former for olietransporter skal ske i dobbeltskrogede skibe, og derfor kræver et forbud, der omfatter alle type olie. Derudover har blandt andet Friluftsrådet, Greenpeace, WWF Verdensnaturfonden og Dansk Botanisk Forening anbefalet et forbud mod enkeltskrogsskibe til farlige laster. Dertil kommer, at Samsø Kommune i en henvendelse til økonomi- og erhvervsministeren har opfordret ministeren til omgående at sørge for, at olielaster fremover transporteres i dobbeltskrogede skibe.

Danmarks Naturfredningsforening har tillige krævet, at danske farvande lukkes for farlige laster transporteret i enkeltskrogede fartøjer, ligesom der er slutet en aftale mellem søfartserhvervet, industrien og Økonomi- og Erhvervsministeriet om, at industrien og søfartserhvervet alene charterer og anvender tankskibe med dobbeltskrog ved transport af tung, miljøskadelig olie til og fra danske havne, terminaler og opankringspladser. Aftalen mellem de danske redere og industrien bakes op af Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibsmæglerforening, Dansk Industri, Oliebranchens